Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10546**
19. Wahlperiode 31.05.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ingrid Nestle, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/9584 –

Eisenbahnverkehr zwischen Niebüll und Westerland (Sylt)

Vorbemerkung der Fragesteller

Zwischen Niebüll und Westerland besteht eine Bahnstrecke, auf der Personen-, Güter- und Autozüge verkehren. Die Bahnstrecke wurde nach der neuen Grenzziehung zwischen Deutschland und Dänemark im Jahr 1920 zwischen den Jahren 1923 und 1927 neu gebaut und am 1. Juni 1927 in Betrieb genommen. Die Strecke ist insgesamt 39,3 Kilometer lang. Ein Teilstück ist der 11 Kilometer lange Damm zwischen der Insel Sylt und dem nordfriesischen Festland – allgemein Hindenburgdamm genannt. Im Jahr 1972 wurde die Strecke im Bereich des Hindenburgdamms zweigleisig ausgebaut. Der in Kilometer 205,1 der Marschbahn gelegene Kreuzungsbahnhof Lenshallig bietet eine Ausweichmöglichkeit für Züge auf Festlandsseite zwischen den Bahnhöfen Niebüll und Klanxbüll. Auf Sylt besteht eine Kreuzungsmöglichkeit im Bahnhof Keitum.

Bereits im Jahr 2010 wurde die Strecke Niebüll–Westerland (Sylt) als überlasteter Schienenweg eingestuft (vgl. Bundestagsdrucksache 18/6319). Die in den 1990er-Jahren eingeleiteten Verbesserungen bei der Infrastruktur – insbesondere Außenbahnsteige in Klanxbüll, Morsum und Keitum – haben die betriebliche Kapazität nicht soweit erhöhen können, dass alle Trassenanmeldungen erfüllt werden können. Auch die Verlängerung der Gleise im Kreuzungsbahnhof Lenshallig und die Anpassung der Signaltechnik brachten nur kurzfristige Entlastung. Die DB Netz AG steht wegen der begrenzt zur Verfügung stehenden Trassen in der Kritik. Insbesondere im Autozugverkehr besteht derzeit mehr Nachfrage als erfüllt werden kann.

Als ein Auswuchs der begrenzten Kapazitäten erfand die DB Autozug GmbH im Jahr 2015 den Sylt Shuttle Plus (SSP). Dieser verkehrt bis zu 30 Mal zwischen Bredstedt und Westerland (Sylt) und einmal pro Woche bis nach Hamburg-Altona. Der Zug wird an einen Autoreisezug nach Westerland angekuppelt. Aufgrund niedriger Fahrgastzahlen steht der SSP seit geraumer Zeit in der Kritik (www.shz.de/lokales/nordfriesland-tageblatt/kapazitaeten-frei-im-sylt-shuttle-plus-id17782241.html). Hintergrund der geringen Fahrgastzahlen sind insbesondere die längeren Fahrzeiten des SSP. Die zusätzlichen Rangierfahrten für den SSP in Niebüll und Westerland (Sylt) führen zu weiteren betrieblichen Belastungen der ohnehin schon stark ausgelasteten Infrastruktur.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 28. Mai 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welche Maßnahmen sind seit der Erklärung der Strecke zum überlasteten Schienenweg im Jahr 2010 unternommen worden?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurden keine kapazitätserhöhenden Maßnahmen eingeleitet, weil spätestens im Koordinierungsverfahren in den letzten Jahren allen Trassenanmeldungen entsprochen werden konnte.

2. Wie hat sich die Auslastung der Bahnstrecke Niebüll–Westerland in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte differenziert nach Personen-, Güter- und Autozügen angeben)?

Nach Auskunft der DB AG ist die Auslastung zwischen Niebüll und Westerland konstant und die Strecke wird von Zügen des Schienenpersonenverkehrs (SPV) genutzt. Neben vertaktetem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Einzellagen verkehren zwischen Niebüll und Westerland Autoreisezüge. Von den zur Verfügung stehenden acht Trassen pro Stunde in Summe beider Richtungen entfallen pro Stunde und Richtung zwei Trassen auf den SPV sowie zwei Trassen auf den Autoreiseverkehr. In Tagesrandlagen verkehren ein bis zwei Güterzüge zwischen Niebüll und Westerland. Es verkehren im Durchschnitt ca. 120 Züge pro Tag.

3. Wie wird sich die Auslastung der Bahnstrecke Niebüll–Westerland in den nächsten zehn Jahren entwickeln (bitte differenziert nach Personen, Güter- und Autozügen angeben)?

Nach Auskunft der DB AG wird für den Autozug in den nächsten zehn Jahren eine konstante Entwicklung erwartet, für den SPFV hingegen eine moderate Steigerung. Darüber hinaus sind der DB AG perspektivisch Veränderungen des Betriebsprogramms nicht bekannt.

4. Wie haben sich die Fahrgastzahlen der letzten zehn Jahre entwickelt (bitte einzeln pro Jahr angeben)?

Nach Auskunft der DB AG haben sich die Fahrgastzahlen in den vergangenen zehn Jahren mit einem Zuwachs von 16 Prozent von 2009 auf 2018 positiv entwickelt.

Jahr	Veränderung der Anzahl von PKW DB Sylt Shuttle ggü. Vorjahr	Veränderung der Anzahl Reisender bei der DB Fernverkehr AG ggü. Vorjahr
2009	5%	4%
2010	-1%	-1%
2011	1%	2%
2012	-3%	4%
2013	-3%	0%
2014	1%	-7%
2015	-1%	-18%
2016	1%	-2%
2017	-11%	0%
2018	-12%	4%

Quelle: DB AG

5. Wie hat sich in den letzten zehn Jahren die Pünktlichkeit entwickelt (bitte einzeln pro Jahr für Personenzüge und Autozüge nennen)?

Nach Auskunft der DB AG liegen Angaben für den SPV auf der Strecke Niebüll–Westerland ab dem 15. Januar 2016 vor. Die Gesamtpünktlichkeit (Personenverkehr mit Autoreise-zügen) war nach Angaben der DB AG wie folgt:

15. Januar bis 31. Dezember 2016: 75,5 Prozent

1. Januar bis 31. Dezember 2017: 74,9 Prozent

1. Januar bis 31. Dezember 2018: 63,3 Prozent.

6. Wie hoch war in den letzten zehn Jahren der Anteil ausgefallener Züge (bitte in Prozent und in absoluten Zahlen nennen)?

Nach Auskunft der DB AG liegen für den Anteil ausgefallener Züge aller Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für SPV und SGV auf der Strecke Niebüll–Westerland Daten ab dem 15. Januar 2016 vor:

15. Januar bis 31. Dezember 2016: Ausfallquote 0,6 Prozent – 255 Züge

1. Januar bis 31. Dezember 2017: Ausfallquote 0,7 Prozent – 275 Züge

1. Januar bis 31. Dezember 2018: Ausfallquote 1,9 Prozent – 786 Züge.

7. Wie werden sich die Fahrgastzahlen in den nächsten zehn Jahren entwickeln?

Nach Auskunft der DB AG wird sich die Anzahl der KFZ-Beförderungen im DB Sylt Shuttle in den kommenden zehn Jahren auf konstantem Niveau zu 2018 bewegen. Die DB Fernverkehr AG erwartet in den nächsten zehn Jahren eine Zunahme der Reisendenzahlen um jährlich etwa 2 Prozent in den Verkehren von und nach Westerland.

8. Wie viele Fahrplantrassen stehen an einem durchschnittlichen Tag zur Verfügung?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

9. In welchem Stadium befinden sich die Planungen für einen Ausbau der Strecke?

Nach Auskunft der DB AG werden im Rahmen einer Grundsanierung die Bestandsanlagen entlang der Strecke modernisiert. Dabei werden Gleisanlagen, Bahnübergänge, die Signaltechnik sowie Brücken erneuert. Dies betrifft rund 200 km Gleise und über 30 Weichen. Das Ziel ist, die Grundsanierung bis 2022 abzuschließen.

Die Strecke Niebüll–Klanxbüll wurde im Jahr 2016 in den Potenziellen Bedarf des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) aufgenommen. Mit Verkündung des positiven volkswirtschaftlichen Bewertungsergebnisses im November 2018 ist das Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegen. Damit erfüllt es die Bedingung zur Zuwendungsfähigkeit von Planung und Ausbau durch den Bund im Rahmen des Bedarfsplans Schiene.

10. Wann beabsichtigt die Bundesregierung, die Ausbaustrecke Niebüll–Klanxbüll–Westerland (Sylt) in die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung aufzunehmen und damit die Finanzierung der Leistungsphasen 1 und 2 abzusichern?

11. Ist die Ausbaustrecke Niebüll–Klanxbüll–Westerland (Sylt) mittlerweile Bestandteil der Sammelfinanzierungsvereinbarung Leistungsphase 1/2 A oder Sammelfinanzierungsvereinbarung Leistungsphase 1/2 B?

    Wenn nein, bis wann ist eine Erweiterung der Sammelfinanzierungsvereinbarungen um das Vorhaben Ausbaustrecke Niebüll–Klanxbüll–Westerland (Sylt) geplant?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Aufnahme des Vorhabens in die Sammelfinanzierungsvereinbarung Leistungsphase 1 und 2 wird für dieses Jahr angestrebt.

12. Wird ein durchgängig zweigleisiger Ausbau erfolgen?

    Wenn ja, bis wann?

Der durch den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ermittelte Ausbauumfang beläuft sich auf einen zweigleisigen Ausbau der Abschnitte Niebüll–Klanxbüll und Tinnum–Morsum auf Sylt. Nach Umsetzung der Maßnahme wäre die 39 km lange Strecke Niebüll–Klanxbüll – Westerland mit Ausnahme des 2 km langen Abschnittes Tinnum–Westerland durchgehend zweigleisig.

13. Bis wann wird ein zumindest teilweise zweigleisiger Ausbau auf der Festlandseite zu erwarten sein (z. B. von Niebüll über Lenshallig nach Klanxbüll)?

Zum heutigen Stand der Planungen lassen sich über den Zeitpunkt der Fertigstellung des Ausbaus keine belastbare Aussage treffen.

14. Sind andere kurzfristig wirkende Maßnahmen bei der Infrastruktur geplant, um die angespannte Situation bei der Streckenkapazität zu entspannen?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 9 und 22 verwiesen.

15. Wie wird die Aufnahmekapazität des Bahnhofs Westerland (Sylt) für den Zielzustand durchgehend zweigleisiger Ausbau eingeschätzt?

Die Aufnahmekapazität des Bahnhofs Westerland (Sylt) wird durch die im BVWP 2030 bewertete Maßnahme nicht verändert.

16. Ist die Verlagerung der Autoverladung aus Westerland (Sylt) heraus an einen anderen Standort Teil der Planungen?

Nein. Der Standort der Autoverladung auf Sylt wird durch die im BVWP 2030 bewertete Maßnahme nicht verändert.

17. Wie weit sind die Planungen für ein elektronisches Stellwerk (ESTW) Westerland vorangeschritten?

Die Maßnahme befindet sich in der Planung mit einem Baubeginn voraussichtlich Ende 2021 und der Inbetriebnahme voraussichtlich im März 2023.

18. Wird Niebüll als Standort für ein ESTW gesehen?

Im Rahmen einer dritten ESTW (Elektronisches Stellwerk) -Ausbaustufe wird das ESTW Niebüll realisiert, und zwar mit Baubeginn voraussichtlich im Februar 2024 und der Inbetriebnahme voraussichtlich im Dezember 2026.

19. Ist die Elektrifizierung der Strecke Niebüll–Westerland im Zuge der ohnehin vorgesehenen Ausbauten eine Option?

Die Elektrifizierung ist nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030.

20. Ist die Auflassung des Bahnübergangs Gather Landstraße in Niebüll Bestandteil einer Ausbauplanung der Strecke?

Nein. Es ist beabsichtigt die BÜ-Auflassung und Erstellung eines Ersatzbauwerkes als separate Maßnahme zu verfolgen.

21. Ist die Anhebung der Geschwindigkeit im derzeit eingleisigen Abschnitt zwischen Niebüll und Klanxbüll im Zielzustand zweigleisiger Ausbau vorgesehen?

Gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030 ist eine Streckenhöchstgeschwindigkeit im Abschnitt Niebüll–Klanxbüll von 140 km/h vorgesehen, um die mit dem Ausbau hinterlegten Fahrzeitgewinne erzielen zu können.

22. Wird es am Kreuzungsbahnhof Lenshallig kurzfristig Verbesserungen bei der Infrastruktur geben?

Im Rahmen der Investitionsoffensive der Marschbahn wird im Geschäftsjahr 2022 eine Schienenerneuerung in Gleis 1 in Lehnshallig erfolgen. Eine vorgezogene Maßnahme zur Verlängerung des Begegnungsabschnitts am Kreuzungsbahnhof Lehnshallig wird derzeit geprüft.

23. Hat die große Nachfrage der Anbieter im Segment Autozug Auswirkungen auf den Personenverkehr, die zu Qualitätseinbußen im Personenverkehr führen können?

Nach Auskunft der DB AG können die angebotenen Trassen gemäß Konstruktionsrichtlinie konfliktfrei konstruiert werden.

24. Wie bewertet die Bundesregierung die Konflikte bei der Vergabe von Trassen zwischen der DB Regio Schleswig-Holstein, der DB Autozug GmbH und der RDC Deutschland GmbH?

25. Wie bewertet die Bundesregierung die Vorgehensweise der Bundesnetzagentur bei der Trassenvergabe zwischen der DB Autozug GmbH und RDC Deutschland GmbH?

26. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der SSP nur betrieben wird, um für die Angebote von DB Autozug GmbH gegenüber konkurrierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen eine bessere Trassenvergabe zu erzielen?

    Wenn nicht, wie begründet sich der Betrieb des SSP?

27. Aus welchen Gründen wurde mit dem SSP im Jahr 2015 ein weiteres Fahrgastangebot auf der Bahnstrecke zwischen Hamburg und Westerland geschaffen?

Die Fragen 24 bis 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Marktteilnehmer im Eisenbahnmarkt haben die gesetzlichen Vorschriften, u. a. des Eisenbahnregulierungsrechts zu beachten. Die Bundesnetzagentur prüft entsprechend ihrem gesetzlichen Auftrag die Rechtmäßigkeit des Verhaltens der Marktteilnehmer im Eisenbahnmarkt. Eine darüber hinausgehende Bewertung von Trassenkonflikten oder Einschätzung der Motivation für Anträge auf Trassenvergabe durch die Bundesregierung erfolgt nicht.

28. Handelt es sich beim SSP um ein Produkt des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs?

    Wenn ja, worin begründet sich die Eigenwirtschaftlichkeit?

Eigenwirtschaftlichkeit bedingt im Wesentlichen eine volle Übernahme des unternehmerischen Risikos. Nach Auskunft der DB AG wird der Sylt Shuttle Plus von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Fernverkehr AG auf eigene Kosten und zum eigenen Risiko betrieben und ist damit als eigenwirtschaftlich anzusehen. Dies umfasst auch die Unabhängigkeit in der Ausgestaltung des Fahrplanangebots in Abgrenzung zu bestellten Personennahverkehrsleistungen.

29. Wie wird dieses Produkt beworben (bitte die einzelne Werbemaßnahmen seit Einführung im Jahr 2015 detailliert auflisten)?

Nach Auskunft der DB AG erfolgen Anzeigenschaltungen in zielgruppenrelevanten Publikationen. Besonderes Augenmerk liege dabei auf der Regionalität des Produkts. So werden gezielt Anzeigen in Printmedien im Raum Nordfriesland und Dithmarschen geschaltet. Über-wiegend in touristisch geprägten Magazinen und Ausgaben, wie zum Beispiel dem „Dithmarschen Freizeitmagazin“, „Niebüll in Kürze“ oder „Gleich am Deich“, in den Wochenblättern wie „Moin Moin“, „Wochenschau“ und in regionalen Tageszeitungen. Hauptaugenmerk in der Kommunikation liegt auf dem günstigen Tarifangebot „Insel-spezial“ und der damit verbundenen kostenfreien Fahrradmitnahme.

Jährlich erscheint ein Flyer, welcher das Angebot „Insel-spezial“ sowie den Fahrplan enthält und bewirbt.

Im regional erscheinenden Wochenblatt „Sylter Spiegel“ und in der 14-tägig erscheinenden „TV Sylt“ finden sich neben regelmäßigen Anzeigen auch öfter redaktionelle Texte zum An-gebot.

Der Sylt Shuttle plus wurde intensiv auf der Niebüll Messe 2016 beworben.

30. Wie viele Fahrgäste nutzten den SSP seit der Einführung im Jahr 2015 in den Abschnitten Westerland–Niebüll, Niebüll–Langenhorn und Langenhorn–Bredstedt (bitte die absoluten Fahrgastzahlen pro Monat für die aufgeführten Streckenabschnitte nennen)?

31. Wie oft wurde seit Einführung des SSP im Jahr 2015 dieser auch für Fahrkartenbesitzerinnen und Fahrkartenbesitzer des Nahverkehrs freigegeben (bitte nach Freigaben pro Jahr sowie Gründe für die Freigabe aufschlüsseln)?

Die Fragen 30 und 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG lässt sich die Frage in dem gewünschten Detaillierungsgrad nicht beantworten. Grund hierfür ist, dass eine Reisendenzählung in den Zügen des Sylt Shuttle Plus erst seit 2017 und zudem lediglich stichprobenartig erfolgt, da diese Züge nur zeitweise mit Zugbegleitpersonal ausgestattet sind.

Eine Entwicklung der Reisenzahlen lässt sich alternativ über die Anzahl der verkauften Tickets ermitteln. Anhand der Fahrgeldumsätze kann abgeleitet werden, dass 23 000 Fernverkehrskunden den Sylt Shuttle Plus genutzt haben (+16 Prozent gegenüber 2017).

Weiterhin wurden 181 Fahrten im Auftrag der DB Regio AG als bestellte Leistung durch den Aufgabenträger NAH.SH, durchgeführt, bei denen Schüler von Niebüll in Richtung Bredstedt befördert wurden. Das ergibt rund 16 000 beförderte Schüler.

Es wurden 334 Fahrten für Kunden von DB Regio zur Mitfahrt freigegeben (Gründe u. a. betriebliche Störungen, Ausfälle etc.). Das ergibt etwa 45 000 Reisende.

Vom 1. Juli bis 30. September 2018 hat die Regionalbahn SH bei drei stark frequentierten Zügen nachmittags ab Westerland Richtung Festland die Fahrradmitnahme ausgeschlossen. Reisende mit Fahrrad wichen dann auf den SSP aus.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass etwa 85 000 Reisende den Sylt Shuttle plus im Jahr 2018 genutzt haben.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 145 und 146 der Abgeordneten Ingrid Nestle auf Bundestagsdrucksache 19/8806 verwiesen.

32. Wie oft kam es zwischen 2015 und März 2019 zu Ausfällen des SSP auf den Streckenabschnitten Westerland–Niebüll, Niebüll–Langenhorn und Langenhorn–Bredstedt (bitte die Ausfälle in absoluten Zahlen pro Monat sowie den prozentualen Anteil an den Gesamtfahrten pro Monat auflisten)?

Nach Auskunft der DB AG sind auswertbare Zahlen nicht erfasst. Gründe dafür sind, dass die Abweichung vom Jahresfahrplan zahlreichen Einflüssen unterliegt, wie Witterungsbedingungen, Baustellentätigkeiten auf der Strecke, sowie Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Personalen. In der Regel sind das kurzfristige Ausfälle.

33. Welchen Einfluss hat das Ausleihen von Fahrzeugen des SSP an die DB Regio Schleswig-Holstein zum Betrieb der Strecke Husum–Bad St. Peter-Ording auf die Zahl der Zugausfälle des SSP?

Die Ausleihe von Fahrzeugen hat aus Sicht der DB Fernverkehr AG keinen Einfluss auf die Zahl der Zugausfälle des Sylt Shuttle Plus gehabt; die Anzahl der eingesetzten Personale hin-gegen schon. Im Zeitraum der Subunternehmerleistung sind etwa 25 Prozent der Sylt Shuttle Plus Verbindungen ausgefallen.

34. Wie viel Gebühren im Jahr zahlen die Autozüge der DB Autozug GmbH und die SSP-Züge sowie die Züge der RDC Deutschland GmbH an die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Strecken, der Stationen und der Terminals (bitte getrennt nach Zug- und Gebührenart auflisten)?

Nach Auskunft der DB AG ergab sich für das Jahr 2018 gemäß dem aktuellen Trassenpreissystem der DB Netz AG folgendes Trassenentgelt (ohne MwSt.):

DB Fernverkehr AG: 6 276 309,11 Euro

Railroad Development Corporation (RDC): 1 131 518,59 Euro

Für die Nutzung der Autozuganlagen inkl. der benötigten Verkehrsflächen entfallen für das Jahr 2018 (ohne MwSt.):

DB Fernverkehr AG: 1 248 080,28 Euro

RDC: 695 433,68 Euro.

Das in 2018 zu entrichtende Stationsentgelt seitens DB Fernverkehr (Sylt Shuttle Plus) liegt bei 356 661,72 Euro (ohne MwSt.).

35. Weisen die Züge des SSP folgende für den Fernverkehr typische Eigenschaften auf:

a) Klimaanlage

b) Bordrestaurant

c) Bordpersonal

d) Zugbegleitpersonal

e) WLAN?

Wenn nein, warum nicht?

36. Ist der SSP auf allen Streckenabschnitten mit Zugbegleitpersonal besetzt? Wenn nein, warum nicht?

37. Ist der SSP auf allen Streckenabschnitten mit Bordpersonal besetzt?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 35 bis 37 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Gegensatz zum bestellten Personennahverkehr sind die Züge des Sylt Shuttle Plus nur zeitweise mit Zugbegleit- und Bordpersonal ausgestattet. Während im Nahverkehr die Anforderungen an die Fahrgeldsicherung vom Aufgabenträger festgelegt sind, kann die DB Fernverkehr AG selbstständig festlegen, wann zusätzliche Personale eingesetzt werden, solange dies nicht betrieblich erforderlich ist. Der Einsatz der vorhandenen Personale erfolgt dabei ressourcenorientiert

nach einem nicht wiederkehrenden Muster. Darüber hinaus verkehrt der Sylt Shuttle Plus nach Auskunft der DB AG fahrplanmäßig als D-Zug (Schnellzug) und verfügt damit über keines der oben genannten Komfortmerkmale.

38. Auf welchen weiteren Strecken in Deutschland wurden und werden gegenwärtig Dieseltriebwagen in der Größe des SSP im Fernverkehr eingesetzt?

Nach Auskunft der DB AG werden derzeit im Fernverkehr innerhalb Deutschlands auf keiner weiteren Strecke Dieseltriebwagen in der Größe des VT 628 eingesetzt.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333